Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

798

Vragen van de leden **Dik-Faber** (ChristenUnie) en **De Boer** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de intercitystatus van station Schiedam Centrum en de mogelijkheden voor realisatie van station Schiedam Kethel* (ingezonden 17 november 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 8 december 2015)

Vraag 1
Bent u ermee bekend dat station Schiedam Centrum in reizigersaantallen (circa 20.000 instappers) het tweede OV-knooppunt is van de Rotterdamse regio en dat dit station met de Hoekse Lijn en metro het westelijk deel van de Rotterdamse regio (een gebied van circa 400.000 mensen) verbindt met het hoofdspoor?

Antwoord 1
Ja. Schiedam Centrum is een van de regionale knooppunten, vergelijkbaar met stations als Rotterdam Blaak en Rotterdam Alexander:

STATION	AANTAL IN- EN UITSTAPPERS PER DAG (2014)
Rotterdam Centraal	81.800
Rotterdam Blaak	21.300
Schiedam Centrum	18.700
Rotterdam Alexander	17.600

Vraag 2
Klopt het dat volgens de technische uitgangspunten van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) station Schiedam Centrum met de introductie van de PHS-dienstregeling door een capaciteitsknelpunt zijn intercitystatus zou verliezen als er geen aanvullende maatregelen worden genomen op de corridor Den Haag-Rotterdam?

Antwoord 2
Het is juist dat volgens de gezamenlijk met de regio gekozen invulling van PHS er op station Schiedam Centrum geen Intercity’s meer stoppen als er geen aanvullende maatregelen worden genomen.

ah-tk-20152016-798
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Er bestaat niet zoiets als een formele «Intercitystatus». Noch PHS, noch de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet, noch wet- en regelgeving kennen dit begrip. De concessie schrijft de minimale bediening van stations voor, niet voor op welke stations Intercity's moeten stoppen. Er is geen hard criterium (bijvoorbeeld het aantal in- en uitstappers) dat bepaalt of een station «recht heeft» op een Intercity-stop.
Het is de verantwoordelijkheid van NS om elk jaar, binnen de kaders die ik in de vervoerconcessie heb gesteld, een dienstregeling te ontwerpen. Op sommige stations stoppen in enige dienstregeling wel Intercity's, op andere niet. NS bekijkt elk jaar bij het maken van de dienstregeling waar de reizigersaantallen een Intercity-stop wenselijk maken en vervolgens of die ook exploitatief en logistiek maakbaar is.
Het is vervolgens de taak van ProRail om te bezien of de door de personen- en goederenvervoerders gewenste dienstregelingen passen op de beschikbare infrastructuur, eventuele capaciteitsknelpunten te signaleren en voorstellen te doen voor oplossingen.
De dienstregeling moet zo goed mogelijk inspelen op de vraag van de reizigers. Ook station Schiedam moet dus goed bediend zijn en blijven.

Vraag 3
Deelt u de mening dat het aantal overstappende reizigers op station Schiedam Centrum de komende jaren zal groeien als gevolg van de ombouw van de Hoekse Lijn tot metrolijn aangezien hierdoor de directe verbinding van Hoek van Holland, Maassluis en Vlaardingen met Rotterdam Centraal verdwijnt?

Antwoord 3
Dat is niet op voorhand te zeggen. Op de Hoekse Lijn wordt de bestaande Sprintertreindienst vervangen door een metroverbinding. Niet alle reizigers op de Hoekse Lijn willen naar Rotterdam Centraal. De nieuwe metroverbinding biedt (ten opzichte van de bestaande Sprinters die naar Rotterdam Centraal rijden) nieuwe rechtstreekse verbindingen naar metrostations als Dijkzigt, Eendrachtsplein, Beurs en Blaak. De metropoolregio verwacht 40% meer reizigers. Deze groei komt vooral door de hogere frequentie en de nieuwe directe verbinding naar bestemmingen in het centrum van Rotterdam. De reizigersstromen zullen anders gaan lopen dan nu. Een reis via Schiedam Centrum en Rotterdam Centraal is in de toekomst niet altijd de meest logische route. Het is moeilijk te voorspellen wat dit alles zal betekenen voor het aantal in- en uitstappers op Schiedam Centrum.

Vraag 4
Bent u ermee bekend dat NS, de provincie Zuid-Holland én de metropoolregio graag de intercitystatus van station Schiedam Centrum behouden?

Antwoord 4
In het kader van PHS zijn samen met de regio keuzes gemaakt die inhouden dat er geen Intercity's (kunnen) stoppen op station Schiedam Centraal. Maar het is mij bekend dat de regionale overheden om meerdere redenen toch graag een Intercity-stop in Schiedam willen, naast de hoogfrequente treindienst van de Sprinters in het kader van PHS.

Vraag 5
Klopt het dat de aanvullende maatregelen Schiedam-Rotterdam (seinoptimalisatie vanaf Delft Zuid tot voorbij Schiedam aangevuld met aanpassingen aan de westzijde van het emplacement Rotterdam, variant B, € 19 miljoen) die door u zijn opgenomen in het voorstel voor het maatregelenpakket herijking d.d. 15 september 2015[1] noodzakelijk zijn voor de introductie van de PHS-dienstregeling, maar onvoldoende voor het behoud van de intercitystatus van station Schiedam Centrum?

---

[1] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 342

Antwoord 5
Ja, dat klopt. Variant B is ontoereikend voor een Intercity-stop in Schiedam. Daarvoor is het gebruik van meer dan twee sporen tussen Schiedam en Rotterdam nodig; dat vergt een extra investering.

Vraag 6
Klopt het dat de door de regio voorgestelde variant viersporigheid Schiedam-Rotterdam, met integratie van de voormalige Hoekse Lijnsporen (Variant D, meerkosten € 10–15 miljoen ten opzichte van variant B) zowel de PHS-dienstregeling mogelijk maakt, als behoud van de intercitystatus van station Schiedam Centrum en een verbetering van de robuustheid van de drukke spoorlijn Den Haag-Rotterdam zal betekenen?

Antwoord 6
Ja, het klopt dat met de maatregelen uit variant D deze spoorlijn robuuster zou worden en een eventuele Intercity-stop in Schiedam mogelijk zou worden. Het klopt ook dat de investeringskosten voor variant D hoger zijn dan voor variant B. ProRail heeft in opdracht van de Provincie Zuid-Hollland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een eerste zeer grove en voorlopige inschatting gemaakt (niet geverifieerd door IenM) van de investeringskosten voor het aanvullend uitvoeren van variant D. Deze komt uit op ongeveer € 30 à 55 mln. De meerkosten zouden dan ongeveer € 10 à 25 mln. bedragen. Een betere inschatting van de kosten zal komen uit een gezamenlijke studie waarover ik in het BO MIRT Zuidvleugel afspraken heb gemaakt.[2]

Vraag 7
Kunt u aangeven in hoeverre variant B toekomstvast is ten opzichte van het eindbeeld viersporigheid van de corridor Rotterdam Centraal-Delft Zuid? Klopt het dat als nu eerst de tweesporige variant B wordt gerealiseerd voor het traject Rotterdam-Schiedam Centrum, de totale kosten bij het later alsnog realiseren van de viersporigheid Rotterdam-Schiedam Centrum (variant D) circa € 20 miljoen euro hoger zijn dan wanneer gelijk wordt gekozen voor variant D?

Antwoord 7
Het antwoord op beide vragen moet komen uit de studies naar de beide varianten (zie antwoord 6).

Vraag 8
Kunt u aangeven wat momenteel de stand van zaken is van de onderzoeken naar de verschillende varianten voor het oplossen van de knelpunten voor de PHS-dienstregeling op het traject Den Haag-Rotterdam en de benodigde budgetten, en wat de onzekerheidsmarges zijn voor deze budgetramingen?

Antwoord 8
De in vraag 7 genoemde varianten B en D, worden beide verder in studie genomen.
Variant B wordt onderzocht in het kader van de tracé-/m.e.r.-studie PHS viersporigheid Rijswijk – Delft Zuid. De verwachting is dat in dat kader het Tracébesluit PHS viersporigheid Rijswijk – Delft Zuid en een Aanvulling op het Milieueffectenrapport (MER) medio 2016 worden gepubliceerd. Op basis daarvan zal ik een realisatiebesluit over de spooraanpassing tussen Schiedam en Rotterdam nemen.
De planning van het onderzoek door de regio inzake variant D is nog niet bekend. De regio zal het onderzoek opdragen aan ProRail. Met de regio is afgesproken dat de resultaten van het onderzoek beschikbaar zijn ruim voordat ik een realisatiebesluit neem, opdat eventueel overgestapt kan worden van realisatie van variant B naar realisatie van variant D, indien daarvoor voldoende middelen beschikbaar komen. Op dit moment is er geen zicht op extra middelen.
Het antwoord op de vraag naar budgetramingen en onzekerheidsmarges moet komen uit de studies naar de beide varianten (zie antwoord 6).

---

[2] Zie Kamerstuk 34 300-A nr. 17 d.d. 13 november 2015.

Vraag 9
Wat is het geschatte aantal instappers op station Schiedam Kethel bij een (PHS)bediening met zes treinen per uur?

Antwoord 9
In augustus 2011 is een onderzoek uitgevoerd naar station Schiedam Kethel[3]. Het aantal in- en uitstappers per dag is ongeveer 3.000. Hiervan zijn 1.350 tot 1.600 nieuwe in- en uitstappers ten opzichte van de toenmalige aantallen.

Vraag 10
Bent u bereid onderstaande opties voor realisatie van station Schiedam Kethel te onderzoeken op haalbaarheid en (meer)kosten?
Tweesporig station Schiedam Kethel, in combinatie met viersporigheid Schiedam Centrum-Rotterdam Viersporig station Schiedam Kethel in combinatie met verlengde viersporigheid vanaf Schiedam Centrum naar Rotterdam

Antwoord 10
De regio heeft station Schiedam Kethel niet ingediend in het kader van de herijking. Daarom en gezien de eerder uitgevoerde studie en de daaruit getrokken conclusies, zie ik geen aanleiding het station alsnog te onderzoeken. Het staat de regio overigens vrij om, indien gewenst, de onderzoeksopdracht met deze vraagstelling te vergroten.[4]

[3] Zie Kamerstuk 34 300-A nr. 17 d.d. 13 november 2015
[4] Zie de procedure http://www.ns.nl/zakendoen-met-ns/realisatie-van-een-nieuw-station.